学术专论

川绅路事主张分歧与四川保路运动的演变

——以保路、保款为中心

高　龙

[摘要] 清末川人保护路权、保护路款的铁路主张的形成和强化，深刻影响了川汉铁路的筹建和四川保路运动的演变。1911年清廷铁路国有政策出台后，四川路绅为保护川路利权和维护自身利益，由争路保款转向了“破约保路”、争路商办。而川籍京官甘大璋、宋育仁与宜昌路绅李稷勋等为了保全川路资产，则是主张接受国有、保款附股。保路、保款的主张分歧加剧了川绅内部的矛盾争执，推动了四川保路运动的发展激化，最终促成了清政府的镇压和武装起义的爆发。对时人路事主张的分合竞争的讨论，有助于学界更为全面深入地认识1911年川、鄂、湘、粤四省保路风潮的不同特点和走向。

[关键词] 保路运动　川汉铁路　铁路风潮　铁路观念　保护路权

[**中图分类号**]　K257.2　[**文献标识码**] A　[**文章编号**] 1002－8587（2026）－02－0150－015

1911年川、鄂、湘、粤四省保路风潮是辛亥革命的前奏和导火索，是近代史研究领域中的重要课题。四省路潮起伏不一、情形各异，涉事绅民的路事主张时常出现分歧，对路潮走向产生了重要影响。其中保路（保护路权）、保款（保护路款）是四省绅民颇为重视的两种路事主张：鄂、湘、粤三省的保路风潮因倾向保全路款而走向妥协和衰落，而四川的保路运动则因坚持“破约保路”而走向高涨和激化，最终与清政府产生决裂。① 目前学界对于保路、保款这两种铁路观念或路事主张的由来和发展尚未有比较清晰的梳理，关于它们与清末路事风潮的关系也

[收稿日期]　2025-06-11
[作者简介]　高龙（1994—　），男，中国人民大学清史研究所博士后，北京100872，871311527@qq.com
[基金项目]　国家资助博士后研究人员计划资助项目（GZC20252521）、中国博士后科学基金第77批面上资助项目（2025M771882）阶段性成果。

① 1911年清廷干路国有政策推出后，“各省意见纷歧。大要分两派，在事者主争路，不在事者主保款，因而各表意见”（《川路租股呈请附入国有路股暨请即将股款承修成夔路工事由说明书》，《大公报》1911年7月7日，第2张第3版）。“保路”一词频繁出现在清末的保路风潮中，其内涵有二：一、保护路权（保路），反对列强通过各种方式（如借款）干涉中国路权；二、争路商办（争路），保护各省商办铁路的自主经营权，反对清廷的铁路官有或国有政策及相关举动。“保款”一词集中出现在清末的路事、路潮中，其内涵为保护铁路款项不被亏蚀挪用和保全铁路公司股款资产不遭损失。保路、保款各有渊源，在1911年四省保路风潮中具有重要影响。

缺乏专门的讨论。[①] 具体到四川保路运动史的研究，研究者也侧重于论述1911年四川的保路活动，较少论及清末川绅保路观念的形成以及保款主张的提出和影响，为研究的进一步展开留下了空间。[②]

清末川人在铁路建设上投入了相当多的精力、财力和感情，在此过程中形成的保护路权、保护路款的路事主张不仅影响了川汉铁路的筹建和发展，也推动了四川保路风潮的兴起和高涨。学界在研究清末川路的路事、路潮时，或多或少地会论及川绅保路、保款的诉求或主张。但由于相关史料尚未得到学人充分的挖掘和利用，一些重要的史实和线索仍未得到具体的披露和呈现。本文拟在既有研究的基础上梳理清末川人保护路权、保护路款这两种路事主张的由来及形成，考察成都（四川省城）、北京、宜昌等地川绅在保路、保款问题上的分歧和矛盾对于四川保路运动发展演变所造成的重要影响，并揭示时人路事主张的分合竞争对于理解辛亥四省保路风潮不同特点和走向所具有的学术意义，从而深化学界对于清末铁路史和路潮史的相关认识。

一、川绅保护路权、保护路款主张的由来与发展

自 1840 年前后有关铁路的知识传入中国后，朝野人士在铁路利害、铁路筹建等问题上进行了反复的辩论和争执，铁路建设事业在中国大地上艰难起步。在此过程中，李鸿章、丁日昌、张之洞、郭嵩焘、薛福成、王韬、马建忠等都曾发表过铁路言说或参与过铁路建设，他们的铁路思想具有重要地位。[③] 然而仅就四川铁路史的相关内容来看，对清末川人铁路观念的形成产生较为直接影响的乃是锡良、梁启超、邓孝可等人。

1903 年，新任川督锡良上奏陈说路事，认为“各国互争雄长，铁路所至之地，即势力所及之地。从未有让人修筑，自失其利而自削其权者”，提议筹修四川铁路并主张由“官设公司，招集华股，自保利权”。[④]1904 年，锡良在成都设立官办川汉铁路公司。此消息传到日本后，梁启超和四川留日学生大受鼓舞，纷纷作文论证并鼓吹铁路路权的重要性以及川路建设的必要性。梁启超在《为川汉铁路事敬告全蜀父老》一文中指出，“列强谋所以瓜分中国之政策不一端，其最坚牢而最惨烈者莫（如）铁路政策”；因此，“吾蜀之铁路办亦办，不办亦办。办而办者，其权在我，而我蒙大利于无穷；不办而办者，其权在人，而受大害至不可思议”。[⑤] 梁启超弟子邓孝可（四川奉节人）等在《留学东京四川学生为川汉铁路事上川督锡制军书》中重申其义道：“列强之待中国，各以铁路政策而定其势力范围……中国失一省之路，即失一省之权”。川路公

① 有研究者曾注意到近代中国铁路外债与时人保路主张的关系（马陵合：《清末民初铁路外债观研究》，复旦大学出版社，2004 年），但对于“保路”与 1911 年四省保路风潮的关系仍需深化探讨。

② 关于四省保路风潮及其中时人路事主张的分歧变化的研究，可参见隗瀛涛：《四川保路运动史》，四川人民出版社，1981 年；吴剑杰：《清末湖北拒款保路斗争述略》，《武汉大学学报（社会科学版）》1986 年第 5 期；萧功秦：《清末“保路运动”的再反思》，《战略与管理》1996 年第 6 期；何智能：《湖南保路运动研究》，国防科技大学出版社，2009 年；Xiaowei Zheng, *The Politics of Rights and The 1911 Revolution in China*, Stanford University Press, 2018；鲜于浩：《四川保路运动再研究》，西南交通大学出版社，2021 年；等等。上引四川保路运动史的研究侧重于论述 1911 年四川（成都）的保路活动，对保款主张的讨论主要集中于保路运动前期，对保路、保款观念的由来未作追溯，对川籍京官、川路宜昌公司路绅的保款附股方案缺乏细致的梳理，相关评价也失之偏颇，有重新检视的必要。高龙《川汉铁路股款亏蚀问题与四川保路运动的演变》（《史学月刊》2024 年第 1 期）一文对 1911 年四川路绅和川籍京官在保路、保款问题上的分歧和争执有所论述，但同样未做长远追溯和全面分析，相关探讨可再进行补充和深化。

③ 杨勇刚编著：《中国近代铁路史》，上海书店出版社，1997 年，第 4–39 页。

④《四川总督锡良奏请自设川汉铁路公司折》（1903 年 7 月 11 日），戴执礼编：《四川保路运动史料》，科学出版社，1959 年，第 1 页。

⑤ 梁启超：《为川汉铁路事敬告全蜀父老》，汤志钧、汤仁铎编：《梁启超全集》第 8 集，中国人民大学出版社，2018 年，第 290、292 页。

司既然成立，“今日急务，不在空言，而在实行。而实行之资，必藉实力”。[①] 故而梁、邓等人又提议多方筹措资金，以达到迅速开工筑路、切实保护路权的目的。多方谋划后，锡良决定从多个方面来筹集公司股本，并于 1905 年奏定《川汉铁路总公司集股章程》。章程规定：川省绅民自行筹募股本，“不招外股，不借外债”；公司股本不准挪作他用，“倘有亏短、挪移或延搁不解，均由本公司分别详请记过、撤参、追缴”；公司股票“只准售与中国人，倘转售或抵债与非中国人，本公司概不承认”。[②] 随着章程颁行和股款征集，清末川人对铁路、路权、公司、股款等新兴事物逐渐有了一定的观念和认知。

围绕着川路筹建而形成的铁路观念大致包含以下内容：第一，铁路路权关系国家主权，四川路权关系四川安危，必须切实保护路权并筹办川路；第二，川路坚持自办，路款自行招集，防止外人通过股份或债款来干涉四川路权；第三，股款要妥善保存和使用，不准亏短、挪用。其中已含有保护路权、保护路款这两组重要的铁路观念。此后多年，保路、保款的观念随着川路路事的变迁而发展，二者的内涵逐渐丰富和明确。

清末川绅的路权观念因列强攘夺四川铁路修筑权而萌发，因此在与川路筹修相关的诸多事宜中，保护路权的重要性被一再提及。如在 1906 年公司改为商办的讨论中，川绅设立的川汉铁路研究会即指出：“近年执绅商自办之说，由外人手争回之路权颇多。若有官办之名，则外人可以权力攘取。”[③] 以保护路权为准绳，论证川路商办的合理性。在 1908 年川路开工路线的争论中，四川留日同乡会也声明：“路线之先后不明，则铁路不成，路权必失”，而“先修成渝可以保存路权”。[④] 以保存路权为落脚点，论证先修成都重庆路段的正确性。而在与铁路借款相关的多次舆论风波中，保护路权的正当性更是被反复论述和强调。

1908 年前后，列强借款修筑苏杭甬铁路之举因浙江的拒债风潮而受挫，一时间外债将要移借于四川的谣言不胫而走。四川留日学生召开临时研究会，决议“电致政府力拒借款”，电告川路公司和同乡京官据理力争，“要求将四川（铁路）不借外债理由登录报端”。[⑤] 邮传部获悉相关情况后指出：“查该路息借外资，与原案不符，是否确系实情，抑或局外人之私议，希即查明阻止。”川路公司驻京总理乔树枏禀复：四川路政“关系国家利害，不止西南一隅。是以官民合力，刻意观成。此外招收官商股本，皆以本国人为限。实无招集外股、假款外人之事。”[⑥] 乔树枏随后将该禀文拟成文告，分别发往四川、湖北、上海等地刊布，保护四川路权的主张得到大范围传播。

1909 年，督办粤汉铁路、湖北川汉铁路大臣张之洞动议借债修筑粤汉、川汉铁路两湖段。因川路公司所划定的宜昌万县路段在湖北境内，四川铁路将要借债修筑的消息再度流传。有川人为此发布《声讨卖路之檄文》，声明川汉铁路与“川汉之民”性命相依，而借款筑路无异于“卖吾民之铁道，以断送吾民之生命”，呼吁国人反对铁路借款、保护川汉路权。[⑦] 川路反对外债、坚持自办的主张频现报端，一度招致了《字林西报》的讥讽。川路驻宜昌公司总理李稷勋于 1910 年登报辩驳道：各国铁路建设，“财政、路权均在国家掌握。至不得已而借外款，路权上已失完全之势力”，因此，川路“坚持自办主义，实为正当”，“此等举动，意在自保利权”。[⑧] 川路

---

① 《留学东京四川学生为川汉铁路事上川督锡制军书》，《新民丛报》第 3 年（1904 年）第 9 号，第 96 页。

② 《川汉铁路总公司集股章程》（1905 年 1 月），四川省档案馆编：《四川保路运动档案选编》，四川人民出版社，1981 年，第 128、133、131 页。

③ 《草定川汉铁路研究会规则（续前稿）》，《大公报》1906 年 9 月 11 日，第 6 版。

④ 佚名编：《为川汉铁路当先修成渝谨告全蜀父老》，出版信息不详，无页码。

⑤ 《四川留东学生集议路事》，《申报》1908 年 1 月 3 日，第 1 张第 4 版。

⑥ 《四川铁路公司乔总理声明不借外债》，《申报》1908 年 3 月 5 日，第 3 张第 6 版。

⑦ 《声讨卖路之檄文》，马鸿谟编：《民呼、民吁、民立报选辑》，河南人民出版社，1982 年，第 25 页。

⑧ 《川汉铁路驻宜总理李稷勋致〈字林西报〉论川路各事辨正书》，《广益丛报》1910 年第 12 期，“寄书”，第 2 页。

驻京总理乔树枏、四川总督赵尔巽随之将川路（四川成都至湖北宜昌路段）不在张之洞所议借款之内的讯息予以布告。

川绅的保路观念因对铁路借款的警惕而激发，并在多次的辩论和布告中得到传播和强化。川绅为保护路权而形成的反对外债的认识逻辑以及排斥外人干涉的地方主义情绪，直接影响了1911 年四川保路风潮的兴起和演变。

川人保护路款观念的强化与川路公司股款的亏短、侵蚀、挪用等乱象息息相关。自 1905 年开始征收各类股款，川路公司及地方铁路租股局就频频出现股款亏蚀案件，任事路绅以加抽经费、挪用股银、扣发股息、伪造账簿等多种方式贪污路款，攫取利益。① 保护路款的重要性凸显出来。1906 年，涉案银额多达 240 万两的重庆铜元局亏挪川路股款案浮出水面。川人物议沸腾，纷纷要求查账清款、保护路款。旅京川绅“集议数次，皆以清款为要着，故先向公司发有众讯路款之电，复有路款究竟如何归还之电”。② 四川留日学生发布《改良川汉铁路公司议》，抨击“公司无查帐人，股东无诘问权，究竟存款何处？成数若干？除官以外，殆无知者”，要求改良公司为商办，并将“公司股本，不得挪用”的规定载入定章。③ 川人的保款呼声引起了清廷重视，邮传部于 1907 年派出专员清算公司账目，追查挪用款项，其后锡良又奏改公司为“商办川汉铁路有限公司”。公司续订章程规定“所有股本遵照‘商律’七十五条，概不得挪作他用”，同时规定设置查账人以监查公司各类款项资产，④ 保款理念再次得到申明。

然而续订章程并未触动公司旧有的股款征收模式和管理格局，川路股款亏蚀乱象持续蔓延，愈演愈烈，⑤ 保款问题再次牵动了川人心弦。1909 年，四川谘议局提出“整理川汉铁路公司”之议案，指出“公司存款散置成渝、泸、汉各处，稽考则互不相谋，汇兑则上下轇轕，亏蚀折损危险时时可虑”，要求公司组织机关清查账款。⑥ 随后，公司召开第一届股东会并推举查账人，着手清查公司账目以回应川绅的保款诉求。然而 1910 年却又发生了川路驻沪经理施典章亏倒公司存沪股银 200 余万两的重大案件。时人震惊，舆论哗然，旅京川绅纷纷要求追究责任、保全路款。川路旅京股东召开大会，提议起诉施典章，居京川绅胡骏进而主张：“已失之款，责成总理追还，现存之款，当须加意置放”，否则当逼迫总理去职。⑦ 川籍京官邓镕等上呈都察院代奏，要求追收倒款及亏挪各款，并将驻京总理乔树枏、驻川总理曾培“先行撤销”，另举总理以改良公司。⑧

频繁发生的路款亏倒挪用案件激发了川人的保款意识，要求查账清款的呼声连绵不绝。川人筹款自办川路本是为抵制外人对四川路权的干涉和侵夺，孰料对川路筹建和路款保存造成严重危害的却是公司内部的任事路绅。保款问题越来越具有紧迫性，直接关系到公司经营和川路建设的成败。川路上海倒款案情节严重、影响恶劣，在当年并未得到妥善解决，其余波延续到次年的保路风潮中。保款主张作为一股正在势头上的路事舆论，与川绅已经形成的保路主张一起，深刻影响了四川保路运动的发展和走向。

---

① 高龙：《川汉铁路股款亏蚀问题与四川保路运动的演变》，《史学月刊》2024 年第 1 期。

② 《邮传部召集在京员绅筹议川路始末记》，《川汉铁路改进会报告》1907 年第 4 期，第 73 页。

③ 《四川留日学生改良川汉铁路公司议》（1906 年），戴执礼编：《四川保路运动史料》，第 47、51 页。

④ 《商办川汉铁路公司续订章程》（1907 年 3 月 9 日），戴执礼编：《四川保路运动史料》，第 68、70 页。

⑤ 相关事例参见鲁子健编：《清代四川财政史料》上册，四川省社会科学院，1984 年，第 489–490 页。

⑥ 四川谘议局：《整理川汉铁路公司》，隗瀛涛、赵清主编：《四川辛亥革命史料》上册，四川人民出版社，1981 年，第 47、50 页。

⑦ 胡骏：《补斋日记》，宣统二年八月七日，戴执礼编：《四川保路运动史料汇纂》上册，“中央研究院”近代史研究所，1994 年，第 412–413 页。

⑧ 《军机处录副奏折》，四川京官邓镕，宣统二年十月十七日，中国第一历史档案馆藏，档案号：03–7566–16。

二、国有政策出台后川绅在保路、保款上的不同选择

川路上海倒款案的发生引发了时人对商办铁路的争论以及对既有铁路政策的反思。1911 年 5 月 5 日，给事中石长信上奏抨击川、鄂、湘、粤四省商办铁路靡费倒款、失败延误，奏请将干路收归国有。5 月 9 日，清廷颁布谕旨，宣布将干路国有定为国家政策。5 月 10 日，邮传部、度支部传令四省督抚清查四省商路公司账款。5 月 20 日，清廷下旨签押湖广铁路借款合同，决定借债修筑川汉、粤汉铁路两湖段。这一系列急促的路政变革引起了四省绅民的质疑和抗议，保路风潮渐次兴起。

国有政策颁布后，各地川人纷纷发表意见，“同时即发生争路争款两问题”。[①] 川路公司驻宜昌总理李稷勋致电成都总公司：“路权可归国有；若归外人，则土地人民受损甚巨，当拼力拒之。川路既欲收回，则川省人民办路用款，应照数拨还现银。”[②] 川路汉口办事处委员高钺也发电文与总公司，认为“路归国有，股当还民，国家万不能强迫提去。视此情形，将来必成官督商办，民股附入”。[③] 成都方面，四川谘议局机关报《蜀报》主笔邓孝可发布《川路今后处分议》，指出四川路工险峻艰难，以川人之力难以修成，表示不必执着于争路商办，提议在“确查借约之性质”后收回路款以兴办川省实业。[④] 重庆方面，多数股东和商人“把铁路收归国有已看作既成事实，不表示反对意见，只关心对他们的钱和利益将会作何处理。学生和文人们奋起反对……只愿议论如何保卫铁路”。[⑤] 北京方面，川籍京官杜德舆（度支部主事）认为川路可以让归国有，但一切用款应由清廷归还，要求“索还吾民原有之资本及利息”。[⑥] 旅京川绅萧湘（四川谘议局副议长）、邓镕等不认可铁路国有政策，但又认为“川京官不能代表全省股东，须电知谘议局及董事局，嘱令速行组织新机关，以为收款地步”。[⑦]

各方意见大致围绕着争路商办（反对国有）、保全或收回路款（接受国有）两个要点展开，只是在侧重上各有不同。5 月 28 日，川路公司召开省城股东临时会议以征集意见，讨论对策。邓孝可在会上提议：“此事分两层办法，一层根本之反对，一层条件之要求。据个人意思，只有条件上之要求，无事根本上之反对。”绅商陈念祖认同其意：“探源于社会一般之心理，都欲保全款项……欲为条件上之要求，必先事实上之反对。”[⑧] 综合来看，成都方面的策略侧重于以争路为手段来实现保款，从而收回路款兴办川省实业。不过，该会议也明确指出，借款合同“勿论直接间接，但有拘束四川铁路财政之力，川人万不承认”。会后，护理川督王人文致电邮传部陈说情况：“川绅路见，现分两派。甲纯主自办；乙则主归国有，而要求不以路作抵，不提存款，全还用款。初甲势颇胜，经人文再三譬晓利害，顷幸明白。有力量者，渐趋乙说。”在此基础上，王人文提出了对于川路股款的处置建议：“存款仅七百余万，似应尽给川人……已用之款较

---

① 川汉铁路宜昌分公司：《川路宜昌工场第末期事状报告书》，戴执礼编：《四川保路运动史料汇纂》上册，第 34 页。

② 《川汉铁路公司驻宜昌总理李稷勋致成都总公司等请反对出卖铁路如收归国有应以现银偿还用款电》（1911 年 5 月 15 日），戴执礼编：《四川保路运动史料》，第 125 页。

③ 《川汉铁路公司汉口办事处高钺致成都总公司请示汉口路款处理办法电》（1911 年 5 月 17 日），戴执礼编：《四川保路运动史料》，第 126 页。

④ 邓孝可：《川路今后处分议》，隗瀛涛、赵清主编：《四川辛亥革命史料》上册，第 343、345 页。

⑤ 《铁路风潮：抗议集会；外国人的安全；民众情绪；宜昌印象》（1911 年 6 月），章开沅、罗福惠、严昌洪主编：《辛亥革命史资料新编》第 7 卷，湖北人民出版社，2006 年，第 193 页。

⑥ 《旅京川人之意见》，《大公报》1911 年 6 月 3 日，第 5 版。

⑦ 《蜀山一路杜鹃啼》，《民立报》1911 年 6 月 24 日，第 3 页。

⑧ 《川汉铁路公司临时股东总会准备会会议记录》（1911 年 5 月 28 日），戴执礼编：《四川保路运动史料汇纂》上册，第 567、569 页。

多，除倒帐外，则照度支部所议办法，全换给铁路股票。虽未必尽餍川人之望，然国家既仁至义尽，或足塞川人之口。”① 这一建议集中表达了川人的保款诉求，为后来清廷出台的收路还股办法提供了参考。

此期，川路公司因收路查账问题而与清廷产生争执。清廷在颁布国有政策后一再下令对公司账款进行清查，这不免会触犯到以公司（股款）为利薮的四川路绅的既得利益和非法利益，还直接威胁到他们在公司、股东会的职位以及由之而产生的权力、地位、声誉等。四川高层路绅②（其中不少人兼具立宪派身份）“一为钱，二为权，三怕查账”，③ 所以一再通过川路公司和四川谘议局上呈川督或邮传部，意图拖延和回避清廷的查账命令。6 月 2 日，清廷下发谕旨申斥公司“朘削脂膏，徒归中饱”的弊害情状，批评为之掩饰的四川谘议局，④ 坚决要求清查各类账款。这使得四川高层路绅希望通过争路以规避查账、保款归川（即仍由路绅自行处置路款）的“初心”落空，于是争路就逐渐从手段变成目的，即通过实现保路商办以抵制清廷对川路款账的干涉和清查。⑤

损失利权的湖广铁路借款合同寄到四川后，上述这种由保款转向保路的趋势得到了有力加强。如上所言，成都士绅虽然倾向于保款，但其先决条件乃是借款合同不能“拘束四川铁路财政之力”。因此，对借款合同内容的解读和性质的研判，就成为影响川绅争路态度的重要因素。邓孝可于 6 月 13 日获阅该合同后大为不满，随即拟就《卖国邮传部！卖国奴盛宣怀！》一文加以反驳。文章态度鲜明地指出：该借款合同“直将路完全卖给外人外，更以两湖财政作抵。我自信四川非无人性、非属野蛮之血性男子，今可以起矣”。⑥ 四川谘议局副议长、前川路股东会会长罗纶等人在之后又签驳道：“虽该合同无以路作抵之明文，而该银行等种种支配干涉特权，实较之明以路作抵者，尤足攘吾路权，而制吾死命。”⑦ 其实，该合同并非以铁路作抵押，但这并不妨碍邓孝可、罗纶等保路士绅将之定性为完全丧权、卖路送路。这种判断需要一定的概念转换和情绪渲染来支撑。而在不少清末川人的铁路认知中，保护路权与反对借款几乎是一体之两面，铁路借入债款即意味着丧失路权乃至卖路、卖国。邓、罗等如此解读确实有轨迹可循，二人如是鼓吹也容易引起其他川人的共鸣。而给主持借款的邮传部及盛宣怀打上“卖国”标签，也可以顺带否认清廷查账举动的正当性，保护四川路绅的既得利益不被清理和查处，可谓一举两得、公“私”两便。

经过邓孝可、罗纶等人的宣传鼓吹，四川的舆论风向为之一变，抨击邮传部、反对借款合同、坚持保路的取向占据了上风。6 月 17 日，成都召开各界会议，决议“不承认政府查帐员”，“不能擅将股款拨付接收”，“另设机关，力争合同，保路保款”。⑧ 会后，四川保路同志会成立，罗纶、邓孝可、彭芬（川路公司董事会主席）、蒲殿俊（四川谘议局议长、前川路股东会检查员）等四川高层路绅暨保路士绅先后出任同志会部长或干事。不久后，同志会提出“破约保路”

① 《王人文复邮传部川汉铁路存款免提用款换给国家铁路股票并请公布借款合同电》（1911 年 6 月 3 日），戴执礼编：《四川保路运动史料》，第 162 页。

② 本文所说的四川高层路绅暨保路士绅领袖主要是指蒲殿俊（四川谘议局议长、四川保路同志会干事、1911 年川路特别股东会发起人、前川路股东会检查员）、罗纶（四川谘议局副议长、保路同志会部长、特别股东会发起人、前川路股东会会长）、邓孝可（四川谘议局机关报《蜀报》主笔、保路同志会部长、特别股东会发起人）、彭芬（川路公司董事会主席、保路同志会干事）等，他们因领导保路运动而于 1911 年 9 月 7 日被川督赵尔丰逮捕。

③ 章开沅、林增平主编：《辛亥革命史》中册，东方出版中心，2010 年，第 898 页。

④ 《谕旨》，《大公报》1911 年 6 月 3 日，第 2 版。

⑤ 高龙：《川汉铁路股款亏蚀问题与四川保路运动的演变》，《史学月刊》2024 年第 1 期。

⑥ 邓孝可：《卖国邮传部！卖国奴盛宣怀！》，戴执礼编：《四川保路运动史料汇纂》上册，第 586 页。

⑦ 《罗纶等签注川汉、粤汉铁路借款合同》（1911 年 6 月），戴执礼编：《四川保路运动史料》，第 217 页。

⑧ 《川汉铁路总公司致李稷勋各界会议主张拒绝接收并继续施工请查照办理电》（1911 年 6 月 17 日），戴执礼编：《四川保路运动史料汇纂》中册，第 737 页。

宗旨，“保路”内涵得到丰富和发展：既要保护路权，反对借款合同，又要争路商办，抵制清廷收路查账。

与邓孝可、罗纶等转向保路所不同的是，此期川路公司驻宜昌总理李稷勋却从路权、路款并重转向了注重路款和维护路工，个中原因和情况值得留意。川路宜昌万县路段“因乡人迫促开工，未经总工程师实测估价，不免冒险盲进”。工程师实勘之后，“约计宜万全线完竣期限，在十年以外，工费在四千万以外，费巨工艰”。① 李稷勋对之颇为忧虑，故而对路事的认识已不仅专注于保护路权，也开始强调要有完成路工的实力：“盖人民之财力、能力果能胜此巨任，政府固应维持。若财力不充，能力不齐……恐政府轸怀路事，未便坐视其扰扰而长此缄默也。”李稷勋曾以为“使所筹股本，每年确有三百万之收入”，则川路建设的种种困难和质疑会“冰消雪释”。② 然而清廷却于 1911 年 5 月下旨停征川路租股。租股为川路股款之大宗，一旦停收，修路资金难以为继，宜昌工程因之而危机四伏。数万工人担忧停工失业而躁动不安，“果工款两项，一不应手，变即随之，非藉兵力，万难弹压”。③ 故而身为负责人的李稷勋开始注重维持宜昌路工的稳定，并谋求妥善归置川路的各类款项资产。宜昌公司内部“屡经磋商，均以力争收回历年用款，俾得完全还之股东，为唯一之目的，即驻宜董事诸君，亦均视此目的为正当”。④

综上所述，清廷收路国有、借债修路等一系列举措出台后，成都、宜昌、北京三地川绅在保路、保款问题上做出了不同选择。成都高层路绅暨保路士绅在拒绝过清廷的查账旨意和辨析过借款合同的性质后，逐渐从争路保款转向了“破约保路”。宜昌路绅李稷勋等在考虑过宜昌工程工艰款绌、动荡不安的情状后，越来越注重于维持路工稳定和保全公司资产。而川籍京官有鉴于上海倒款案的恶劣影响以及川路公司的舞弊情状，一再主张清查账款和保全路款。川籍京官和宜昌路绅随后提出的保款附股、接受国有方案，与成都士绅“破约保路”、争路商办的宗旨产生了严重分歧，由之引发的矛盾冲突直接推动了四川保路运动的发展和激化。

三、成、京两地川绅在保路、保款问题上的分歧

川路上海倒款案发生后，川籍京官和成都士绅就开始产生分歧。甘大璋（内阁侍读学士）、宋育仁（礼部记名丞参、邮传部二等顾问）等川籍京官认为“上海亏倒巨款，显有总筹全局不能辞责之人”，⑤ 批判矛头直指四川高层路绅。即便是成都路绅原先提出的保款归川意见，川籍京官也抱有不同看法。杜德舆、董清峻（内阁中书）在旅京川人会议上指出：“川人党派纷歧，职事者私心自用，以致亏挪、侵蚀、倒骗之事，往往而有……议者欲徒收现款另营毫无把握之业，势必破散巨款同归乌有。现宜争成夔（按，川路成都至夔州路段）为国有民办，以安顿此款。”⑥ 这些川籍京官对于四川路绅把持公司、亏蚀路款多有不满，因为这不仅侵害了他们作为川路股东的实际利益，还耗费了广大川人为修建川路所贡献的民资民力。上海倒款案的发生使他们对四川路绅彻底失去信任，既不相信这些路绅能妥善保存并合理使用剩余路款，也不相信川路公司能够经营成功、修成川路。在清廷宣布收路国有后，甘大璋等寄希望于借助清廷（邮传部）之手以实现查账追款、保全路款，从而保护他们作为股东和川人的总体利益。这与成都高层路

① 川汉铁路宜昌分公司：《川路宜昌工场第末期事状报告书》，戴执礼编：《四川保路运动史料汇纂》上册，第 37 页。

② 《李稷勋读中外各报感言》，《广益丛报》1910 年第 12 期，“来稿”，第 2 页。

③ 《瑞澂电》（1911 年 6 月 10 日），中国第二历史档案馆编：《中华民国史档案资料汇编》第 1、2 辑，凤凰出版社，2010 年，第 141 页。

④ 川汉铁路宜昌分公司：《川路宜昌工场第末期事状报告书》，戴执礼编：《四川保路运动史料汇纂》上册，第 37 页。

⑤ 《四川京官甘大璋等复全蜀馆开会诘问函》（1911 年 7 月 1 日前后），陈旭麓、顾廷龙、汪熙主编：《盛宣怀档案资料》第 3 卷《辛亥革命前后》，上海人民出版社，2016 年，第 117 页。

⑥ 《蜀山一路杜鹃啼》，《民立报》1911 年 6 月 24 日，第 3 页。

绅规避查账、保款归川的主张相凿枘，发生分歧自是不可避免。

在成都路绅转向保路之后，双方的分歧和矛盾更加明显。“在京、在川两方面，一主争款以揽财政，一主争路而保路权。背道而驰，各有成见。”①6月16日，川路公司电呈邮传部“谢绝查帐委员”，② 公开反对清政府收路查账。而恰在此日，邮传部、度支部拟出四省铁路的收路还股办法并准备上奏。甘大璋、宋育仁等见成都路绅仍未查报川路账款并提出具体的路款处置方案，于是附片上奏，要求将川路各类款项“分别查明册报，一律归为路股，换给国家铁路股票”，并请旨“按律勒追，或另筹抵补”公司亏短及滥用之路款。③ 他们主张接受国有、保款附股（附入国家铁路股票）、查账追款，要求清廷追究四川路绅亏蚀路款的相应责任。

6月17日，清廷在综合各方意见后，出台了川路股款的初步处置办法：川路现存股银七百余万两，由川人自行处置；除倒款外，宜昌路工用款发给国家保利股票，成、渝各路局用费发给国家无利股票。清廷的收路办法并未完全采信川籍京官的建议，而是兼顾到成都方面的保款意愿，允许川人自行处置现存路款。然而成都保路士绅的目标却不再满足于此，声明保路同志会宗旨在于“力争合同，不仅争路争款”。④ 而川籍京官则表示要配合清廷的相关旨意，甘大璋、宋育仁、杜德舆、董清峻等于6月18日上呈邮传部，认为收款归川“另营他项毫无把握之业，既非集款之初心，又恐散漫支离，旋归消灭，股东必非所甘”，提议以川路股款修筑成都夔州路段，从而“保川民之现款”。⑤ 双方的主张和做法再次发生歧异。

6月20日，北京全蜀会馆值年赵熙发电文与四川谘议局，询问甘大璋等人的附股意见“是否由川众决（议）委任”。成都方面复电称：“蜀中争约争款，异常激烈，并未委托谁何以股附呈部。请查复。”自此，成、京两地川绅的分歧登上台面，双方就保款、保路问题爆发尖锐矛盾。成都士绅发出多封电文抨击京官保款附股方案之失当，指责甘大璋等人“窃名送款”，声言要开除他们的乡籍并追究责任。⑥ 因不认可同乡京官的保款附股建议，成都士绅掀起了用激烈言辞和手段以排斥异己的风习。在此风向之下，川籍京官的意见发生分裂，贺维翰等于6月25日上呈邮传部，指认甘大璋此前上奏之联名乃出自“窃名”，声明川路股款“是否愿附国家路股，应候股东总会议决”。⑦

然而甘大璋、宋育仁等却坚持自己的保款附股主张，认为他们“附和政府正当政策，横遭毁伤名誉，殊实不值”，决定对四川保路士绅进行反击。甘、宋等致函盛宣怀，指责四川保路士绅之公呈“公然反对国有，川省风潮显系伊等主动，不啻明认。不加惩戒，滋蔓难图”，且他们“所谓股东会者并非全体，不难串合股东董事会数人（川省成都设有此项名目），就其私计冒为全体表决”，提议由邮传部通电四川各地铁路租股局以“征实全体舆论”，从而消弭“保路同志会反对国有政策之风潮”。⑧ 同时，甘大璋、宋育仁、施愚（翰林院编修）等又作《川路租股呈请附入国有路股暨请即将股款承修成夔路工事由说明书》以申明其保款主张：

---

① 《蜀人争路之风云》,《民立报》1911年7月19日，第4页。

② 《川汉铁路公司呈川督请转电邮传部暂缓查帐并准收发路政电报文》(1911年6月16日)，戴执礼编:《四川保路运动史料》，第177页。

③ 《度支部等会奏甘大璋等代表川绅请将川汉铁路租股附作国家路股片》(1911年6月17日)，戴执礼编:《四川保路运动史料》，第204–205页。

④ 《川汉铁路总公司复李稷勋请力拒清政府官员勘工电》(1911年6月19日)，戴执礼编:《四川保路运动史料》，第198页。

⑤ 《甘大璋等续呈邮传部文》(1911年6月18日)，陈旭麓、顾廷龙、汪熙主编:《盛宣怀档案资料》第3卷《辛亥革命前后》，第103页。

⑥ 《四川之路潮》,《帝国日报》1911年6月25日，第3版。

⑦ 《四川京官值年等呈邮传部川汉铁路租股是否附作国家路股案应俟股东总会决议文》(1911年6月25日)，戴执礼编:《四川保路运动史料》，第206页。

⑧ 《甘大璋等致盛宣怀函》(1911年7月2日)，陈旭麓、顾廷龙、汪熙主编:《盛宣怀档案资料》第3卷《辛亥革命前后》，第112页。

此款皆万民膏血，改归商办，既失败于前，收回国有，当保款于后。如谓朝廷不可信，比较绅士，其不可信又何如？如谓官办多糜耗，比较今日商办，其糜耗又何如？吾乡父老子弟，特未深知其理由，未尽悉其事实，附和反对国有，乃为三五少年之流言所惑耳……款固尚存，且未经官办接收以前，尚存公司在事人之手。同乡乃不查问实存若干，何人经手有无不实，传闻再有亏倒是否属实，乃以他人之各表意见污为送款。其于实在已送之款数百万（被倒、串倒、浮滥、冒支皆是也），置而不问，于一纸公呈之谋保款者，乃欲诘而问之，不知居心何属？

甘、宋等认为川路公司靡费倒款、经营失败，“以致坐失路权于前，且将不保股款于后，居于应受诘责之地位”，[①] 故而当务之急乃是妥善保护和安置公司现有款项。但此时四川的保路运动已经转向“破约保路”，甘、宋等人的保款附股说明书很难获得四川保路绅民的认可。

6 月 29 日，《四川保路同志会报告》发文讨伐“卖国贼甘大璋”，抨击其“攘夺我财产，断送我生命，污玷我川土……是非削其属籍，掘其坟墓，系其妻孥，倾其产业，不足以蔽其卖国之辜，而雪同乡之耻”。[②] 甘大璋得知掘坟、暗杀的消息后，致函宋育仁寻求帮助。宋育仁致函盛宣怀，指责保路同志会“议决焚庐掘墓，种种荒谬。如不布置禁止解散，危机日酿日深，甘（大璋）将先受实祸”。[③] 但宋育仁也自身难保，成为同志会接下来的攻击目标。《四川保路同志会报告》于 8 月 10 日发布富顺县自流镇保路同志会发来的函文，抨击宋育仁“自入仕途以来，仰承上官，下欺平民，久为乡人所不耻”。“吾邑不幸，有此败类”，自流镇同志会于是宣告“逐宋出籍”。[④]

其实清廷高层对于甘、宋等人的保款附股方案并不怎么认可，[⑤] 但成都士绅却是急于打倒这一异己的主张，并不惜为之撕破脸面，口诛笔伐。他们之所以如此，在本质上乃是因为甘、宋的保款方案要求催查川路账款且不愿将路款发交川绅。这不符合四川高层路绅暨保路士绅的既得利益，也违背了保路同志会的“破约保路”宗旨，发生冲突不可避免。而甘、宋等人与四川保路士绅之间有效交涉的匮乏，亦是双方裂隙增大的一大原因。甘、宋等由于在京担任官职且对四川路绅失去信任，所以他们在路事交涉中倾向于走上层路线，即直接向清廷或邮传部呈递文书以传达保款主张，不愿与川路公司、同志会或股东会等进行联系。而成都保路士绅由于身处地方且对查账问题较为敏感，所以他们在路潮交涉中倾向于走中下层路线，即通过同志会、股东会动员四川绅民，然后再以团体的名义或川督代奏的形式传达其保路主张。宋育仁弟子、居京川绅胡骏在日记中说：“保路（同志）会之设，与京官主张者相反，故自该会成立以来，无论私人未与一通信息。”[⑥] 双方在京、在川各自活动，“隔空斗法”。

在利益冲突、主张分歧以及缺乏交涉的情况下，成都保路士绅与川籍京官的矛盾不断被放大。保路同志会口诛笔伐，鼓动民意，甚至借用人身攻击、暗杀威胁等方式以排斥主张保款的甘大璋、宋育仁等人。这一过程加强了成都保路舆论的号召力和保路活动的影响力，推动了四川保路运动的高涨和激化。但饱受攻击的甘大璋却并未屈服，之后转而向盛宣怀告密以作反击，指出四川各保路团体开会时有哥老会党徒窜入其中，酝酿变乱，“为今之计，非严办不可”，要求将四川“联会倡首”之人“尽法惩办”。在上呈的告密名单中，赫然列有蒲殿俊、罗纶、邓孝

---

① 《川路租股呈请附入国有路股暨请即将股款承修成夔路工事由说明书》，《大公报》1911 年 7 月 7 日，第 2 张第 4 版。

② 《同乡会之爱国热》，《四川保路同志会报告》第四号，宣统三年六月初四日，戴执礼编：《四川保路运动史料汇纂》中册，第 768 页。

③ 《宋育仁致盛宣怀密函》（1911 年 7 月 12 日），陈旭麓、顾廷龙、汪熙主编：《盛宣怀档案资料》第 3 卷《辛亥革命前后》，第 113 页。

④ 《富顺人证明宋育仁僭称代表并除其乡籍函》，《四川保路同志会报告》第三十一号，宣统三年闰六月十六日，第 3 版。

⑤ 盛宣怀在甘大璋等人的附片和呈文下分别批注道：“业已代奏，但留中未发”，“中多碍眼语”。参见陈旭麓、顾廷龙、汪熙主编：《盛宣怀档案资料》第 3 卷《辛亥革命前后》，第 102 页注释①。

⑥ 胡骏：《补斋日记》，宣统三年七月十九日，戴执礼编：《四川保路运动史料汇纂》中册，第 1120 页。

可等保路士绅领袖。[①] 这一举动为清政府镇压保路运动提供了理据，成为接下来蒲、罗、邓等人被川督赵尔丰逮捕的前兆。川绅在保路、保款上的分歧矛盾对四川保路运动的发展走向产生了深刻影响。

四、成、宜两地川绅在保路、保款问题上的争执

继川籍京官之后，川路公司宜昌路绅也提出了保款附股方案，这不免再次与成都高层路绅暨保路士绅发生分歧。在新一轮的矛盾和争执中，四川保路运动再次得到推动和发展。

清廷停征租股的谕旨于 1911 年 5 月 22 日下发，驻宜总理李稷勋见川路股款难以为继，一再致电成都方面请求维持宜昌工程和归置川路资产。6 月 3 日，李稷勋致电川路总公司和四川谘议局传达宜昌路工的危险情况，决定先将宜昌工程用款及成绩上报，请求成都方面速筹对策、派人接收。[②] 这种查账、交工的做法与成都路绅反对收路查账的举动相凿枘，显示出公司内部在路事处置问题上已发生明显分歧。这种分歧不仅发生在宜昌，也还发生在公司驻汉口、驻上海办事处。6 月 4 日，总公司董事局致电汉口办事处管款委员高钺，指出“驻省各法团会议，主张力争。如委员接收，万勿擅交，希早准备”。[③] 然而高钺次日的复电却颇为暧昧，他虽然表示佩服“诸公力争”，但却又提出“顺旨不争路，争用款代办支路，此为切要宗旨”。[④] 川路驻沪董事在之后也致电总公司，指出“吾川铁校与留学出洋及建筑局费并倒款兰格志股折本各项，以及共收股本若干，如未加报，恐争（路）无效时，必吃亏，请速设法”,[⑤] 暗示进行查账保款。从这些事例不难推断，川路公司的管理和决策已然产生混乱，很难统一其内部的保路、保款意见。

6 月 11 日，李稷勋致电总公司商讨路工交接办法：“尊意认否尚待（股东）大会，路（工）不交，款何能止？一旦停工，则成绩縻烂。若政府不认接收，前款从何取偿？”[⑥]6 月 17 日，总公司复电传达成都各法团会议的决议：“本路工程，万不能停”，“非公司办事员，不能擅将股款拨付接收”。[⑦] 四川保路同志会成立后，总公司又致电李稷勋，声明同志会宗旨在于“力争合同，不仅争路争款”，以此来否定李稷勋的交工保款建议。此后，成都保路士绅和同志会的决策越来越凌驾于总公司之上，保款主张被置于末位，其重要性远不及“破约保路”。[⑧] 而李稷勋则认为“路固当争，设争竟无效，则最后归宿，收款尤为切要”。[⑨]

各地川绅意见不一，路事纷争不决，李稷勋在禀明总公司后于 7 月初进京协商路事。其时

---

① 《甘大璋致盛宣怀密函》及《甘大璋向盛宣怀告密名单》（1911 年 8 月 30 日），陈旭麓、顾廷龙、汪熙主编：《盛宣怀档案资料》第 3 卷《辛亥革命前后》，第 133–135 页。

② 《李稷勋转呈川督报告宜昌工地情形并请派员接收镇抚电》（1911 年 6 月 3 日），戴执礼编：《四川保路运动史料》，第 163–164 页。

③ 《川汉铁路公司董事局致汉口办事处请准备抗交电》（1911 年 6 月 4 日），戴执礼编：《四川保路运动史料》，第 165 页。

④ 《高钺致川汉铁路总公司董事局表示顺旨争款不争路电》（1911 年 6 月 5 日），戴执礼编：《四川保路运动史料》，第 166 页。

⑤ 《川汉铁路公司旅沪董事致成都总公司及董事局请详报各款以免争路无效时吃亏电》（1911 年 6 月 20 日），戴执礼编：《四川保路运动史料汇纂》中册，第 739 页。

⑥ 《李稷勋复川汉铁路总公司及董事局再陈催促清政府接收缘由电》（1911 年 6 月 11 日），戴执礼编：《四川保路运动史料》，第 166 页。

⑦ 《川汉铁路总公司致李稷勋各界会议主张拒绝接收并继续施工请查照办理电》（1911 年 6 月 17 日），戴执礼编：《四川保路运动史料汇纂》中册，第 737 页。

⑧ 后来川路公司与股东会又提出提回存款和设立清算机关作为保款策略。但提款而不计期限和代价、清算而由“各州县各团体自为之”的消极保款策略（参见戴执礼编：《四川保路运动史料汇纂》中册，第 854 页），只能是保路的陪衬且难以奏效。

⑨ 《李稷勋覆成都川汉铁路总公司路款重于路权请转请清政府偿还历年全部用款电》（1911 年 6 月 19 日），戴执礼编：《四川保路运动史料汇纂》中册，第 738 页。

在京川籍官绅正开会讨论川路事宜，遂邀请李稷勋到场，“研究争路争款两问题。会众皆以路无可争，应以完全收还股款为紧要”。① 李稷勋随即向邮传部提出“现款请部接收，无论何款皆俱发保息票之议”，② 希望借此收回川路用款及倒款。李氏的保款主张与川籍京官的保款附股方案有联合之势，这不能不引起成都方面的警惕。总公司致电李稷勋：保路同志会宗旨“以废约拒债保路为主”，开会、演讲之后，“人心坚固，实异寻常”。总公司示意李稷勋配合同志会的拒债保路活动，并破除甘大璋等人的保款附股主张。③ 李稷勋是实权在握的公司总理，不同于川籍京官等非公司人员，成都方面暂时还不便与李稷勋撕破脸面，也不敢以此期对付甘大璋的办法对待之。为争取在鄂川绅的支持并扩大影响，同志会派出代表前往湖北进行活动和动员。但多数在鄂川籍官员对于同志会的保路活动“均不赞成”，④ 川路驻宜路绅对于保路也是持消极态度。

7 月上旬，川路驻宜公司及董事局分别致电成都总公司和股东会，完整地传达了保款附股、专修宜昌归州路段的方案。“查现在乡人意见，其最大目的在争路、争款两大问题”；宜昌公司承认争路具有合理性，但却倾向于四川谘议局副议长萧湘在来信中所陈述的争路办法，即“以索还用款为归宿，以反对国有为手段”。“盖争路必须筹定的款，方可撑持永久；现时租股一项，既奉明谕停止……即令朝廷降心相从，仍归商办，设或款项不济，半途中止，其危险不堪设想。”与其执着于争路，不如注重于保款。⑤ 宜昌董事局指出，“争路无效，湘、粤均注意路款”，故川省也应注意保全路款：

> 公司存款无多，倒款无着，股本原额，亏短甚巨。将来分还股东，支配极难，讼事必多。如将存款留办实业，不惟委托难得其人，股东亦多不认可。万一意见歧出，办理乖方，则消耗益巧，收束更难。同人等再四思维，如能要求政府照川路原有股票金额，一律换给国家铁路股票，年息六厘，准分红利，所有用款、倒款、存款，无论有无亏耗，概由国家接收。至成都现办铁校及派送唐山、外国学费，以后用费，概由国家担任。并将川款专修宜归一路，不用外款，设有不敷，由国家筹补。如此于股东应享利益，可免无失，且宜归纯用川款兴筑，尤足为川人留一纪念。⑥

此方案比甘大璋、宋育仁等人的保款附股、改修成夔方案更加完善：其在保存现款的基础上兼顾到川路倒款和各项用款；且路款专用于修路，避免了收回之后难以管理的情况；而宜归一段可以在宜昌现有路工的基础上进行修筑，便于维持宜昌工程和包工的稳定。

然而总公司对于上述方案却不以为然，其于 7 月 20 日致电李稷勋道：“协力争款，自属正当。但此间情势，皆谓除争废约外，无可着手。盖以合同不废，川款即全行争回……实难保险。”⑦ 总公司知道难以说动李稷勋，转而命令将宜昌、汉口各埠存款提前收回。汉口管款委员高钺复电表示难以做到：“未到期者不能提，只有借转一法，今日提款，汉商总（按，汉口商务总会）干预，恐摇市面。”⑧ 总公司本想截断路款，压制宜昌路绅，不料却以失败告终。对于成都路绅而言，宜昌、汉口两地的“公司办事员”已成尾大不掉之势。

---

① 川汉铁路宜昌分公司：《川路宜昌工场第末期事状报告书》，戴执礼编：《四川保路运动史料汇纂》上册，第 38 页。

② 《赵尔巽档案》，赵尔巽，宣统三年闰六月初八日，中国第一历史档案馆藏，档案号：75-104-530。

③ 《川汉铁路总公司复李稷勋同志会力主废约拒债保路并请力破甘大璋等附股电》，戴执礼编：《四川保路运动史料汇纂》中册，第 744 页。

④ 《特别股东会纪事》，《西顾报》第十八号，宣统三年闰六月十九日，戴执礼编：《四川保路运动史料汇纂》中册，第 856 页。

⑤ 《宜昌川汉铁路公司致成都总公司建议停争路权单纯索还用款函》（1911 年 7 月），戴执礼编：《四川保路运动史料》，第 223 页。

⑥ 《宜昌川汉铁路董事局致成都股东会建议附股筑路电》（1911 年 7 月 7 日），戴执礼编：《四川保路运动史料》，第 222 页。

⑦ 《川汉铁路总公司致李稷勋请婉商同乡京官坚持废除卖路合同电》（1911 年 7 月 20 日），戴执礼编：《四川保路运动史料汇纂》中册，第 776 页。

⑧ 《高钺复川汉铁路总公司报告提运路款困难情形电》（1911 年 7 月 25 日），戴执礼编：《四川保路运动史料》，第 231 页。

宜昌路绅认为争路仅为手段，主张保款附股；而成都路绅则认为“惟争路乃可拒约，不争路并难保款”。[①] 双方的分歧显而易见。其时正值川路特别股东会开幕，李稷勋遂致电总公司总理曾培，请其与保路同志会干事、特别股东会发起人蒲殿俊商议，“将争路无益有害，当竭力保全股东财产原额之意，明白宣示”，交给股东会开会表决。[②] 当时各股东代表的意见尚未统一，李稷勋的保款主张并非没有市场。但同志会机关报《西顾报》却以“股东之来也，非仅为保存股款而已，必将建堂堂正正之鼓旗，以保路而救国”进行鼓吹，要求各股东代表赞同蒲殿俊、罗纶、邓孝可等股东会发起人所拟定的“拒约保路”议案，以免产生反对意见。[③] 在成都保路士绅有意领导并主导股东会进行保路的情况下，李稷勋的上述提议很难获得认可，宜昌路绅一再申明的保款方案被排斥在股东会的保路议案之外，此后也没有得到正式讨论和表决。

在此种风向下，李稷勋、高钺等保款士绅很快成为成都保路士绅的攻击对象。8 月 7 日，股东会开会讨论宜昌董事局的电文并抨击保款主张失当，决议取消驻宜董事冉崇根、杨用楫的董事资格。次日，邮传部发文委任李稷勋仍旧主持宜昌工程。此举被总公司董事局认为是“事权暗移，路、款并送”，股东会众“异常愤激”，[④] 决定撤销李稷勋的总理职务。在 8 月 9 日的股东会议上，有会众提出对付李稷勋之“最好方法不如暗杀”：“盛宣怀卖路于前，李稷勋卖路于后，是害吾全川之生命财产，皆二贼所为，吾川人必誓杀此二贼。”[⑤] 股东会议竟公然提议暗杀总理，足见当时保路风潮之激进。曾表达过保款主张的汉口管款委员高钺也难逃“清算”。《西顾报》发文攻讦高钺为李稷勋所“豢养”且为人“奸险”，猜疑高钺或将勾结邮传部将川路股款“拱手授之”。[⑥]8 月 10 日，罗纶在股东会议上指出高钺“职务期满，应选人到汉（口）接充”。会众遂不再承认高钺的职权，改选他人接任。[⑦]

至此，曾提出过保款主张的主要川绅都已被“打倒”，四川的保路声势进一步得到加强。8 月 24 日，因盛宣怀奏准留用李稷勋一事，保路同志会在成都举行罢市，保路运动愈发激进。9 月 3 日，股东会成立办事处以实行抗粮抗捐。“有合州（股东）代理人某，因言此次股东会，乡人以收回股本于委任，今成如是结果，恕不应命云云。致与同座之人冲突，几至用武。”[⑧] 这几乎是股东会场上最后的保款言论，其遭遇可以说是此一时期川绅保路、保款主张分歧的缩影。9 月 7 日，赵尔丰逮捕蒲殿俊、罗纶、邓孝可等保路士绅领袖，酿成枪杀平民的成都血案。路潮决裂，起义爆发，保路、保款之争被掩盖于动乱与革命之中。

五、结论

铁路、路权、公司、股款等事物对于清末川人来说都属于新兴事物，与之相关联的观念和主张经历了一个从无到有、逐渐形成的过程。若缺乏对这一历史过程的考察，我们对川汉铁路

---

① 《川汉铁路公司股东准备会提议川路仍归商办意见书》，戴执礼编：《四川保路运动史料》，第 245 页。

② 《李稷勋致成都川汉铁路总公司总理曾培建议于股东大会时力主保款电》，戴执礼编：《四川保路运动史料汇纂》中册，第 776 页。

③ 《西顾报欢迎川路股东词》，《西顾报》第十号，宣统三年闰六月初十日，戴执礼编：《四川保路运动史料汇纂》中册，第 803–804 页。

④ 《川汉铁路总公司董事局致宜昌董事局请促李稷勋自电否认部派总理电》（1911 年 8 月 8 日），戴执礼编：《四川保路运动史料》，第 255 页。

⑤ 《股东大会声讨邮传部派李稷勋仍管宜局实行夺路劫款要求赵尔丰奏劾纪事》（1911 年 8 月 9 日），戴执礼编：《四川保路运动史料汇纂》中册，第 835 页。

⑥ 《推测川路股东会议之研究及状况》，《西顾报》第十三、十六、十七、十九号，宣统三年闰六月十二、十七、十八、二十日，戴执礼编：《四川保路运动史料汇纂》中册，第 820 页。

⑦ 《股东大会开会撤换李稷勋并报告湖北只主张破约纪事》，戴执礼编：《四川保路运动史料汇纂》中册，第 855 页。

⑧ 《成都特别通信十五》，《民立报》1911 年 9 月 22 日，第 3 页。

的认识将会有所局限，对于四川保路运动的理解也会产生一些偏差。在清末列强群起攘夺铁路利权的背景下，保护路权的重要性获得了朝野忧国人士的认知。川督锡良的提议倡办以及梁启超、邓孝可等人的鼓吹宣传共同推动了川汉铁路的筹建，路权、路款观念和保路、保款主张开始生根发芽，并在之后的路事变迁中得到发展和强化。保护路权与反对债款相牵连，之后逐渐演变为抵制外人通过一切可能手段来干涉川路川政，带有明显的地方主义和排外主义色彩。① 而保护路款则与清查川路账款、追赔亏挪路款相关联，其矛头直指贪污舞弊、亏蚀路款的四川路绅。保路、保款主张的形成是四川保路运动重要的思想背景之一，这两股强势的路事主张深刻影响了川路风潮的发展和走向。

1911 年清廷收路国有的一应举措推出后，各地川绅在保路、保款问题上做出了不同选择。成都士绅为维护自身利益和保护川路路权，逐渐从争路保款走向了“破约保路”：既要保护路权，反对借款合同；又要争路商办，反对收路国有和清查账款。然而川籍京官、宜昌路绅的考量和主张则与之不同：前者有鉴于公司亏倒股款和路绅侵蚀路款，一再要求查账追责、保全路款，以维护自己作为川人和股东的总体利益；后者考虑到租股停收后路款难以为继，以及宜昌工程艰巨危险的情状，转而注重于维持路工稳定和保全川路资产。因主张分歧和利益冲突，成都保路士绅频频使用激烈言辞和手段来攻击保款士绅，甘大璋、宋育仁等川籍京官和李稷勋等宜昌路绅先后被指摘为“送款”“卖路”“卖国”，甚至面临暗杀威胁。在此过程中，四川保路舆论的影响力得到提高，保路组织的号召力得到增强。“破约保路”愈发坚决绝对，保路运动也日渐高涨激昂。盛宣怀留任李稷勋之事引发成都罢市后，保路运动更是走向激进和失控，保路士绅与清政府之间的矛盾越来越难以调和。甘大璋为反击成都保路士绅而向盛宣怀所进行的告密，促成了清政府对于保路运动的镇压，最终酿出赵尔丰逮捕士绅、枪杀平民的成都事变。总之，川绅路事主张的分歧和矛盾推动了四川保路运动的发展、激化和失控、决裂，最终加速了事变的发生和起义的爆发。②

既有四川保路运动史研究由于受到“保路”立场及话语的影响，在内容上侧重于对四川（成都）的保路活动进行论述，对北京、宜昌等地川绅的保款主张着墨较少；在评价上也多是指责甘大璋、李稷勋等人的保款方案乃是受到了盛宣怀的收买，进而批评他们送款、卖路。③ 这种处理方法忽视了川绅由来已久的保款观念和川路日渐迫切的保款需要，也掩盖了路款亏蚀、查账清款、保款附股这一重要的历史线索。而“保路”能发展为一场“运动”，其实离不开“保款”这一对手方的竞争：来自保款一方的竞争使得保路一方的凝聚力得到增强、斗争手段得以更新，保路运动逐渐走向高涨和激化。保款这一与保路交叉并行、牵连影响的历史线索的揭出，有助于我们更为全面深入地认识清末川、鄂、湘、粤四省的路事和路潮。

在 1911 年的铁路国有风潮中，湖北、湖南、广东三省绅民也有保路与保款的争论。④ 然而湖北“铁路公司总理黎大钧、铁路协会会长刘心源、汉口总商会总理蔡文惠等，初于拒款商办极着热忱，均因进行甚难，早已意懒心灰”，保款意见渐占上风；⑤ 湖南路潮虽然激烈，但湘路公司也致力于保款，湖南巡抚杨文鼎“代转湘公司呈，力争款股”，公司总理余肇康所发“私电”

---

① 萧功秦在研究中指出：保路运动之所以具有动员力与号召力，“乃是因为它是观念层面的经济排外主义思潮、社会层面的地方主义势力与政治层面的谘议局力量这三方面的因素彼此密切结合的产物”。参见萧功秦：《清末“保路运动”的再反思》，《战略与管理》1996 年第 6 期。

② 四川路潮走向激进和决裂的原因相当复杂，除本文所论的川绅之间的路事主张分歧和矛盾激化外，还有清政府处置失当、赵尔丰操之过急、四川官绅矛盾加剧、革命党人趁机谋划革命等原因。既有研究对之多有论述，此处不赘。

③ 隗瀛涛：《四川保路运动史》，第 218–219、243–256 页；鲜于浩：《四川保路运动再研究》，第 170–192 页。

④《川路租股呈请附入国有路股暨请即将股款承修成夔路工事由说明书》，《大公报》1911 年 7 月 7 日，第 2 张第 3 版。

⑤《湖北绅商对待鄂路国有之激烈、和平两派》，武汉大学历史系中国近代史教研室编：《辛亥革命在湖北史料选辑》，湖北人民出版社，1981 年，第 503 页。

与之诉求相同；[①]“在广东，涉及路股的基本上是商人，尤其是大股东全是大商人，他们希望维护自身利益，经宣传激励，也会参加一些比较激烈的抵制行动，但他们毕竟有身家”，[②] 所以如何保全路款、收回股本始终是他们抗争的底色。四川的情况与三省不同，四川保路同志会成立并提出“破约保路”宗旨后，保路在川内路事舆论中便日益占据主导地位并得到川路总公司和股东会的支持。来自川外的甘大璋、李稷勋等人的保款主张的竞争非但未能削弱川内保路活动的声势，反而为其走向高涨和激进提供了外部刺激和动力，最终促成了四川路潮决裂、武装起义爆发。保路与保款的分合与竞争为我们认识四川保路运动与其他三省路事风潮的不同特点和走向提供了新解。[③]

四川保路运动因为与辛亥革命的密切关联而受到学界重视，对其演变过程的研究总是不自觉地向革命史叙事的方向靠拢。由保路而起的“破约保路”、罢市罢课、抗粮抗捐、川人起义、同盟会革命等一系列似乎是线性演进的历史事件，往往能获得学人更多的关注和讨论。这种研究取向有其气势恢宏和眼光独到之处，但在史料选择和史事叙述上却也留下了不少未尽之处。过分专注于保路话语和革命进程，不免会遮掩掉许多不同于保路的或不那么革命的史料和史实，相关论述和评价也易于偏于一端。四川保路运动本身有着极为丰富的历史内涵，其影响并未局限于四川一隅（还有湖北、北京等地），其所涉具体路事主张的分歧也并不仅限于保路、保款（还有维持工程、保护路工，议停租股、保护民生等）。我们仍需要主动拓宽视野和深入挖掘史料，并借鉴铁路观念史、铁路思想史研究等多种研究方法来认识时人的铁路观念和路事主张，[④] 如此才能更好地揭示近代中国铁路史和铁路风潮史的复杂面相和丰富内涵。

References

Gao Long. “Chuanhan tielu gukuan kuishi wenti yu Sichuan baolu yundong de yanbian” (The issue of share capital loss of Sichuan-Hankou railway and the evolution of Sichuan railway protection movement). Shixue yuekan (Journal of Historiography Monthly) 1 (2024) .

He Zhineng. *Hunan baolu yundong yanjiu* (A study of the Hunan railway protection movement). Changsha: Guofang keji daxue chubanshe, 2009.

Wei Yingtao. *Sichuan baolu yundong shi* (The history of Sichuan railway protection movement). Chengdu: Sichuan renmin chubanshe, 1981.

Wu Jianjie. “Qingmo hubei jukuan baolu douzheng shulue” (A brief account of the struggle against foreign loans and for railway protection in Hubei in the late Qing Dynasty). *Wuhandaxue xuebao shehuikexueban* (Journal of Wuhan University [Social Sciences Edition]) 5 (1986).

Xiao Gongqin: “Qingmo ‘baolu yundong’ de zai fansi” (A re-reflection on the “railway protection movement” in the late Qing Dynasty). *Zhanlue yu guanli* (Strategy and Management) 6 (1996) .

Xian Yuhao. *Sichuan baolu yundong zai yanjiu* (A re-study of the Sichuan railway protection movement). Chengdu: Xinan jiaotong daxue chubanshe, 2021.

Zheng Xiaowei. *The Politics of Rights and The 1911 Revolution in China*. California: Stanford University Press, 2018.

---

① 《寄武昌端大臣》，宣统三年六月初十日，盛宣怀：《愚斋存稿》卷七十八，江苏武进思补楼，1939 年刻本，第 11 页。

② 邱捷：《黄景棠与清末广东铁路》，《学术研究》2013 年第 3 期。

③ 关于四省路潮不同走向的比较研究，参见吴剑杰：《清末湖北拒款保路斗争述略》，《武汉大学学报（社会科学版）》1986 年第 5 期；何智能：《湖南保路运动研究》，第 146–170 页。

④ 近年新出的关于近代中国铁路观念史、铁路认识史的研究成果，参见雷环捷：《晚清铁路认知史论》，社会科学文献出版社，2022 年；李思逸：《铁路现代性：晚清至民国的时空体验与文化想象》，上海三联书店，2023 年。

Protecting Railway Rights or Protecting Railway Funds: The Divergent Views of Sichuan Gentry on Railway Issues and the Evolution of Sichuan Railway Protection Movement

GAO Long (The Institute of Qing History, Renmin University of China; 871311527@qq.com)

Abstract: A breakthrough in the development of Sichuan's railway movement was shaped by the divergent claims of "protecting railway rights" versus "protecting railway funds," which profoundly influenced the planning of the Sichuan-Hankou Railway and the evolution of the Sichuan Railway Protection Movement. After the Qing court announced its policy of railway nationalization in 1911, Sichuan gentry, seeking to safeguard local railway interests and their own economic privileges, shifted from advocating for fund protection to demanding "annul the contract and protect the railway" and pushing for private operation. In contrast, Sichuanese officials in Beijing—such as Gan Dazhang and Song Yuren—and Yichang gentry like Li Jixun, aiming to preserve the value of Sichuan's railway assets, advocated accepting nationalization while converting their shares into state-backed equity. This fundamental divergence between "protecting rights" and "protecting funds" intensified internal conflicts among the Sichuan gentry, accelerating the radicalization of the Railway Protection Movement and ultimately precipitating the Qing government's suppression and the outbreak of armed rebellion. Analyzing the competing and converging positions of contemporaries on railway policy enables a more comprehensive and nuanced understanding of the distinct trajectories and characteristics of the 1911 railway protection uprisings across Sichuan, Hubei, Hunan, and Guangdong provinces.

Keywords: railway protection movement, Sichuan-Hankou Railway, railway agitation, concepts of the railway, protecting railway rights